

A PÁLYAVÁLASZTÁS TÉMAKÖRE A RENDŐRSÉG DUNAI VÍZIRENDÉSZETÉNél ÉS AZ IPOO TANULÁSI MODELL ÖSSZEFÜGGÉSEI

INTERJÚ A DUNAI VÍZIRENDÉSZET LEGENDÁS VEZETŐJÉVEL

Szerző:

Mácsár Gábor
Eszterházy Károly Egyetem

Szerző e-mail címe:
macsarekszer@gmail.com

Lektorok

Plachy Judit (PhD)
Miskolci Egyetem

Bognár József (PhD)
Eszterházy Károly Egyetem

...és további két anonim lektor

Absztrakt

Az élethosszig tartó tanulás stratégiája minden szakterületen dolgozót egyaránt érint. Az a tudás, amivel eljutottunk odáig, ahol most vagyunk, pár év leforgása alatt már nem elég ahhoz, hogy ott is tartson bennünket abban a beosztásban, pozícióban. A megszerzett tudás devalválódik, így a legegyszerűbb, legjobbban működő tanulási modellek alkalmazása felértékelődik. Ilyen tanulási modell az IPOO minimum modell. Célkitűzés: megállapítani, hogy hogyan lehet a szakmai kiválasztást hatékonyabbá tenni. Megnézni, hogy milyen ismeretek oktatására és bővítésére van szükség és mindez milyen egyéb sport, valamint szabadidős csapatépítő eszközökkel támogatható. Arra is kerestük a választ, hogy az oktatás során milyen összefüggések figyelhetők meg az IPOO tanulási modellel és ez hogyan alkalmazható a rendvédelmi szervek esetében. Módszer: Interjú készítése a Dunai Vízügyi Rendőrség volt vezetőjével. Eredmények: A szakterületen dolgozók kiválasztásának és speciális képzésének nagy jelentősége van. A motiváció szoros összefüggésbe hozható a víz közelségével, szeretetével. A szakmai mentorok oktatók éppannyira fontosak, mint a fegyelmezettség és kommunikációs készség. Következtetések: Az alapvető elvárható emberi tulajdonságok mellett, a folyamatos képzés, továbbképzés és versenyrendszer szervezése a felkészültség mellett, javítja az eredményességet és erősíti a szervezethez való kötődést, csökkenti a kiégést és pályaelhagyást. Az észlelés hatékonyságának és az intézkedő képesség javításának a monotónia tűréssel szembeni ellentétének kezelése is a képzések jövőbeni feladata. Erre jó oktatási példa lehet az IPOO modell.

Kulcsszavak: pályaválasztás, kiválasztás, vízügyi rendőrség, motiváció, karriercélok, pályaalakultság, IPOO tanulási modell

Diszciplína: pályaválasztás, kiválasztás, vízügyi rendőrség, motiváció

Abstract

CAREER CHOICE IN THE DANUBE WATER POLICE AND ITS CONNECTION TO THE IPOO MODEL. INTERVIEW WITH THE LEGENDARY LEADER OF THE DANUBE WATER POLICE

The strategy of Lifelong Learning is important for every employee. Learned knowledge can be forgotten over time, therefore we have to use specific learning models - for example, the IPOO model - for the prevention of burn-out in the police. Aim: To make professional selection more efficient. Specification: What kind of professional knowledge is needed in the different workplaces and what kind of sport or freetime activities have positive effects in this process. How the IPOO Model fits into this project. Method: Take an interview with a retired

head of the Danube water police. Results: The employees' training and motivation have significant importance in their career. Conclusion: The IPOO model enables us to achieve our goals.

Keywords: career choice, selection, water police, motivation, IPOO learning model

Disziplines: pályaválasztás, kiválasztás, vízrendőrség, motiváció

Mácsár Gábor (2019): A pályaválasztás témaköre a rendőrség Dunai Vízügyi Rendészeténél és az IPOO tanulási modell összefüggései. Interjú a Dunai Vízügyi Rendészet legendás vezetőjével. *OxIPO – interdiszciplináris tudományos folyóirat*, 2019/2, 91–100. doi: [10.35405/OXIPO.2019.2.91](https://doi.org/10.35405/OXIPO.2019.2.91)

Az élethosszig tartó tanulás stratégiája minden szakterületen dolgozót egyaránt érint. Az a tudás, amivel eljutottunk odáig, ahol most vagyunk, pár év leforgása alatt már nem elég ahhoz, hogy ott is tartson bennünket abban a beosztásban, pozícióban. A megszerzett tudás devalválódik, így a legegyszerűbb, legjobban működő tanulási modellek alkalmazása felértékelődik. Ilyen tanulási modell az IPOO-modell (Mező, 2011). Kerestük a szakterület elhagyás és kiegészítés okait, melyet főként a monotóniátűrés hiánya és a szülő-településre visszatérésben leltünk meg. A pálya elhagyás tekintetében pedig az adminisztratív terhek nyomása és a stressz faktor volt jelentős súlyú.

A téma aktualitása a pályaválasztás, és a hozzá kapcsolódó motivációs bázis, és karrier lehetőség. A tanulmány tartalmazza a motiváció elvesztését, kiegészítést és a pályaelhagyást. A speciális képzési igény összehangolása a vízrendőri munkakörrel és annak kompetenciáival.

Célkitűzés

A kutatás célkitűzése a pályaválasztás, ezen belül a kiválasztás pályamotiváció és karriercélok tekintetében való vizsgálat lefolytatása, interjú segítségével a magyar vízrendőrségnél.

A kérdések összeállításánál nyílt kérdésekre adott válaszok alkalmazása szerepelt, amely tartalmazta a statisztikai elemzés célját is.

Módszer

A személyes találkozást megelőzte egy egyeztetés és a témakör ismertetése. A beszélgetést bemelegítő kér-

désekkel kezdtük. Az interjú mélyebb és pontosabb válaszadásának lehetősége érdekében az egyszerű, de célratoró, a témakör köré csoportosítható kérdésfeltevésre törekedtünk.

Az interjú kérdéssor biztosította a folyamatos kérdéseket, lehetővé tette, hogy előre megtervezett logikus sorrendben tegyem fel kérdéseimet. Megakadályozta a válaszadó témától való elkalandozását. A beszélgetés végén lehetőség volt arra, hogy egyéb észrevételeit az interjú által ébresztett gondolatait kifejtse a beszélő (Falus és tsai., 1996).

A beszélgetés szempontsorának szerkesztése:

1. Témakör tanulmányozása

2. Fő kérdések, témakörök rögzítése

3. Interjú gerincének felépítése: bevezető beszélgetés, témakör ismertetés, bemelegítő kérdések, fő kérdések, elmélyítő kérdések, egyéb a témával kapcsolatban felmerülő kérdések, lezáró kérdések, köszönetnyilvánítás, egyeztetés, tájékoztatás (Falus-Ollé 2008).

Az interjú, azokon az előfeltételezéseken alapszik, hogy úgy véljük...

...a víz és a fegyelem szeretete hozza erre a pályára a rendőröket és a személyek kiválasztása is ebből a körből kerül ki.

...az új technikák bevezetésekor speciális képzést kapnak a rendőrök.

...mivel nem követelmény az úszástudás és a vízből mentési tudás, így arra belső képzés keretében képzik a rendőröket, a kiválasztás után.

...a pályaelhagyás a kiegészítés és a monotóniátűrés hiányával van összefüggésben.

...rendeznek speciális versenyeket, amiken felméri az éles helyzetekhez közeli állapotnak megfelelően, a tudásszintjüket.

...van összefüggés az oktatás metodikája és az IPOO tanulási modell között.

Az interjú rögzítése

Az interjú során az interjú arany engedélyével hangfelvétel készült a beszélgetésről. Az interjú megkezdése előtt pontosításra került az interjú alanyának beosztása, Az interjú időpontja: Budapest, 2017. november 9.

A felvétel visszahallgatásakor került legépelésre.

Az interjú alany tájékoztatást kapott arról, hogy a megjelenés előtt rendelkezésére bocsátjuk az anyagot, mellyel kapcsolatban észrevételt, javaslatot tehet.

Az interjú feldolgozása:

A főkérdésekre és az elmélyítő kérdésekre kapott válaszok feldolgozása, értékelése. Következtetések levonás, összegzése.

Interjú

Interjú dr. Vízvári György egykori rendőrezredessel, a Dunai Vízügyi Rendőrkapitányság korábbi vezetőjével.

– *Sok szeretettel köszöntöm! Köszönöm, hogy elfogadta a felkérést és meghívást erre az interjúra. Vágjunk bele a kérdésekbe. Miért lett rendőr? Hogyan lett vízirendőr?*

– Konkrétan vízirendőr akartam lenni. Autószerelőnek tanultam. Ilyen jellegű szakközépiskolát végeztem, 4 éves korom óta uszodába jártam, úsztam, vízilabdáztam.

– *Ki tanította meg úszni?*

– Tillermann Klára, a Margitszigeten. Nagybátyám vásárolt egy motorcsónakot a 70-es évek végén. Akkor ott összeismerkedtem a vízirendőrökkel. Velük beszélgetve kérdésként merült fel bennem, hogy hol fogok én annyit motorcsónakázni, hogy meg is unjam. Apám persze kicsit segített, elvitt az akkori vízirendőrség vezetőjéhez. Nekem akkor már megvolt a sportcélú vízijártasságim, akkor jelentkeztem, elvittek előbb katonának, majd a katonaság után leszolgáltam 16 hónapot és onnan átálltam a rendőrséghez. Átvettek a hajtórés állományába.

– *Először akkor rendőr lett és aztán?*

– Járőrként kezdtem.

– *Milyen kiválasztási szempontok voltak ekkor?*

– Úszni tudni kellett. Nem minden rendőrnek csak a vízirendőrnek. Kellett a gépek ismerete, műszaki ismeret az mindenféleképpen meg az elkötelezettség a hajózás irányában. Tehát ez egy becsípődés vízirendőrnek lenni.

– *Ma is így működik?*

– Nem! 10 év után szembesültem vele, hogy amikor végeznek a rendőrök a szakközépiskolában közel 200 rendőr hallgató kerületenként elosszák őket 10 fő II. kerület, 20 fő V. kerület és így tovább és marad 8 fő, akit megkap a vízirendőrség.

– *Azokat, akik tudnak úszni?*

– Nem! Megérkezik 8 vagy 10 ember az üres státuszokra. Leültették őket és kérdeztük, hogy miért szeretnének vízirendőrök lenni. Ők pedig azt válaszolták, hogy egyáltalán nem akarnak vízirendőrök lenni. És ez mindig így volt és ebből talán egy vagy kettő maradt meg. Az összes többi haza akart menni a fatornyú falujába.

– *Ön tulajdonképpen hány évet szolgált?*

– 30 évet és abból 16 évet voltam a vízirendészet vezetője napra pontosan. 1984-ben kezdtem a vízirendészetnél, összesen 20 évet szolgáltam vízirendőrként.

– *Akkor volt valami képzés, amit kapott? Milyen jellegű képzés volt?*

– Szolgálati célú kisgéphajó vezetői, az kifejezetten állományon belül volt, ezt úgy kell elképzelni, hogy szakemberek bevonásával az akkori rendészeti feladatokra hangolva történt az akkori jogszabályoknak megfelelően. Azután volt az úgynevezett nagyhajó vezetői képzés, az már polgári képzés keretében. Ennek a célja az volt, hogy olyan tudást szerezzünk, amit máshonnan nem lehet megszerezni. Ezt a speciális tudást csak ilyen iskolai körülmények között lehet megszerezni.

– *Itt van egészségügyi képzés is? Megtanítják, hogy hogyan kell megállítani egy hajót? Vagy például mit kell csinálni vízbeesett emberrel, hogy kell kimenteni?*

– Igen, és ilyenek azért elő is fordultak. Ezt ne úgy képzeljük el, hogy aki nem akar megállni, az elé akkor odaállunk hanem, hogy úgyis megáll valahol.

– *Mesélne valamit arról, hogy ki miatt kezdte el a pályát?*

– Édesapám sportoló volt, vízilabdázott, 1952-ben volt Helsinkiben olimpiai bajnok. 1947-től az akkori Belügyminisztérium sport századában dolgozott. Ő régi dózsás volt, 4 órát dolgozott a sport században és utána ment el edzésre. A budapesti rendőrség gépjármű javítójában dolgozott még olimpiai bajnokként is. Amikor az aktív sportolást abbahagyta, ez a 60-as évek elején volt, akkor került át a rendőrségen belül gazdasági területre. Anyaggazdálkodáson volt és a Tagló utca vezetését már ő vitte. Ez 1964-65-ben volt. 1987-ben ment el nyugdíjba.

– *Példaképnek tekintette őt?*

– Igen. Egy rendkívül művelt, olvasott, nagyon karakteres ember volt. Én most érzem, hogy nagyon sok vonását vettem át, az emberekhez való viszonyát, ez egy tudat alatti dolog volt. Amit tőle láttam, azt követtem, mert egy jó példának tartottam.

– *Jó nevelő volt?*

– Igen, határozottan jó nevelő volt. Ő nagyon sok mindenben példaképem, sajnos már 14 éve halott. A mai napig felhívnom őt és megbeszelném vele, ha valami kérdésem van. Még évekig úgy volt, hogy veszem fel a telefont és hívom apát, mert ezt az öreggel meg kell beszélni. Ezek olyan hülyeségnek tűnnek, elmondom, hogy amikor meghalt, levettem róla a szemüvegét és azt én eltettem, megőriztem. Az ott van az íróasztalomon. Az az ő szemüvege és azt képzelem, hogy ő néz engem, azon a szemüvegen keresztül, a mai napig és lát engem. Sokat vagyok sportolók között az uszodában és jó érzés visszamenni arra a helyre, ahol apám edzett. Apám is ebben a medencében küzdött.

– *A vízirendőröknek a vizsgákat meg kellett-e ismételni időközönként? Fel kell-e frissíteni a meglévő ismereteiket, vagy hogyan történt ez?*

– A vízirendőrt nem képezte korábban senki, egy bizonyos ideig. Az én vezetésem alatt is úgy 10 évnek el kellett telni, hogy legyen szakmai feladatokra történő képzés.

– *Akkor nem volt semmi továbbképzés?*

– Semmi, csak a hajóvezetői. Azt el tudtam érni az akkori rendőri vezetésnél, hogy volt egy ún. hajóvezetői pótlék, hasonlóan a közterületi, zenekari, bűvárpótlékhoz. Ez semmi mást nem takart, hogy azt a plusz tudást, speciális ismeretet, amit sehol máshol nem le-

het megszerezni, ez a hajóvezetés, a vízközeg ismerete, ezt premizálni kell. Ez 1993-94-ben volt, amikor elismerték, hogy ez egy önálló szakterület, egy külön szakma.

– *Ki tanította ezt először?*

– Én. Ha hiszi, ha nem, én kezdtem el.

– *Ez mikor volt?*

– 1991.-ben nevezett ki Dr. Pintér Sándor akkori Budapest Rendőrfőkapitánya, akkor rendőr ezredes volt. Már járőrként is szembesültem vele, hogy ott voltak az öreg járőrök, akik az akkori új szolgálati törvény hatálybalépésekor mentek el nyugdíjba, ők sajnos megálltak azon az ismereti szinten, mint amikor felszereltek rendőrnek, azzal a szakmai tudással. Csak ami egy-egy eseménynél rájuk ragadt, vagy átadtak egymásnak az a plusz ismeretük volt, vagy olyankor kényszerültek beléni a jogszabályi változtatásokba. Intézményes keretek között nem volt semmilyen képzés. Elküldték hajóvezető tanfolyamra és akkor le volt tudva a vízirendőr-képzés. Én 1984. áprilisában úgy kerültem oda, hogy nem volt fiatalember ott, hanem csak az öregek voltak, őket rávenni képzésre nem nagyon lehetett. Ki is lógtam ott a sorból becsületesen. Persze jó is volt, amit az öregektől meg lehetett tanulni, ha volt hozzá türelmük. A hajóellenőrzéseknél a gyakorlat nagyon fontos, pl. hogy, mit kérjek egy hajó vezetőtől, vagy a személyzettől. Ezeket nem lehet máshol megtanulni. Egy ellenőrzésnél egy öreg járőr azt mondta nekem, hogy most ma te nézed meg a Gyöngyös motoros hajót egyedül leellenőrizni, én ott ülök, hátul a hajó szalonjában és Te önállóan csinálod. Te beszélsz a kapitánnyal. Kapitány úr, akkor kérném szépen a hajó papírjait. Azonnal, hozom, és melyik papírját tetszik kérni? És mondtam, hogy, hát a...a, hát mindet. Kinyitotta a szekrényt és kivett egy kb. 70 cm-es papírhalmozatot és oda tette elém. Tessék, és nekem fogalmam nem volt, hogy mit kell néznom, a tizedéről sem, hogy mi csoda. Az öreg mondta, hogy látod, itt kezdődik a szakma, látod? Most pedig látod nekünk a kormolási naplóra nincs szükségünk...

– *Akkor Ő volt, aki betanította?*

– Pontosan, ez egy példaértékű oktatás volt. Azt nem szabad elfelejteni, hogy egy vízirendőr, aki felmegy egy hajóra egy szakmailag nagyon magasan kép-

zett emberrel van paritásban. Ha neked nincs meg hozzá a megfelelő felkészültséged - és ezt a saját bőrömmön tapasztaltam -, annál nagyobb égés a Földön nincs, amikor gúnyolódik rajtad, mert mosolyog és utána mit mond, hogy esze nincs az egész szakmához. Én akkor azt mondtam, hogy (szükséges felszerelések megléte, okmányok ellenőrzése, szabálytalanságok, rendellenességek feltárása, balesetveszély feltárása, hatékony kommunikáció, intézkedések foganatosítása: figyelmeztetés, szabálysértés, bírság, feljelentés, jogszabályok nyomonkövetése stb.) ezt folyamatosan sulykolni, tanítani kell. Különbözően úgy járunk, ahogy az öregekkel, akik szépen lassan lecsúsztak a jogszabályváltozásokról például. Megbeszéltem a főkapitánnyal, hogy a hajóvezetői pótlékot csak akkor lehessen folyósítani, ha én ezt egy személyzeti parancsban elrendelem. Akkor, még mint vezető, volt személyzeti jogköröm. Ez hatalmaskodásnak hathat, de ez jó volt és nagyszerűen működött. Mindamellet minden évben találkoztam a saját embereimmel egyenként és tisztában voltam a képességeikkel és korlátaikkal egyaránt.

– *Hogy épült fel akkor a vízirendőrség az országban?*

– Volt a Duna, volt a Tisza és a Balaton, mint önálló szervezet, a kisebb tavak, patakok, folyók a főkapitányságokhoz tartoztak, pl. a Fertő tó, vagy a Velencei tó. Itt körzeti megbízotti feladat ellátás volt a vizek ellenőrzése. Később ott őrsöket is létrehoztak. A képzéshez visszatérve még egy gondolattal, a kollégákkal összeállítottunk egy programot és kérdéssort. Ez témakörönként sok kérdésből állt, ez tartalmazott taktikai elemeket, hajóellenőrzést, kis hajó, nagy hajó vízirendészeti ellenőrzése, mit kell nézni, szituációkat és jogszabályi háttérrel, ismereteket. Ennek ismeretét mindig egy úgynevezett vizsga keretében ellenőriztük. Előtte a tisztek egy oktatás keretében végigvették a kérdéseket, témaköröket, és közérthető nyelven ismertették a jogszabályokat. Előadásokat, képzéseket, gyakorlati oktatásokat tartottak az állomány részére. Az állomány folyamatos képzését így biztosítottuk. Ezután én nekiindultam és valamelyik kollégámmal végigmentem és végighallgattam az összes rendőrt. Minden évben egyszer, és ha akkor elfogadhatóan produkáltak az ismeretekből - ebben volt hajóvezetési gyakorlat is -, akkor engedélyeztem a hajóvezetői pótlék

folyósítását. Ha nem, mert lusta volt, vagy nem készült fel, vagy nem tudott semmit, pl. a jogszabályváltozásokból, - akkor nem engedélyeztem. Ez most egy nagy hatalmasságnak tűnik, de ez valóban működő motivációs rendszer is volt. Ez a képzési forma és ellenőrzés azóta már meg is szűnt. Annak ellenére, hogy ez egy kicsit erőltetett volt, mert itt újra elő kellett venni a tankönyvet és néha morogva csinálták, adtuk nekik a jogszabályokat kinyomtatva, kötve, fűzve, hogy tanuljanak, olvassák, időt biztosítottunk rá a szolgálati időből, ami belefért. A lényeges eleme az volt, hogy én is találkoztam személyesen az összes rendőrrel minden évben, megismertem őket, a képességeiket és azt, hogy hogyan intézkednek. Nem ilyen poroszos módszer szerint zajlott ez, hanem inkább beszélgetős formában, életszerűen. Tudom én azt, hogy egy parancsnok és egy beosztott között ez amúgy is egy kiélezett, stresszes vizsgaszituáció volt. Ezt a feszültséget minden esetben próbáltam azért oldani.

– *A vízből mentést ki tanította?*

– Oda általában kívülről hoztunk embert. Azt mindig helyi szinten oldottuk meg, ezért ne kelljen külön Budapestre utazniuk. Elmentek Mohácsra és Pécsre a helyi uszodába és ott zajlott a képzésük.

– *Hogy zajlott a mentés?*

– Többnyire eszközzel mentettünk, hajóval, csáklával, kötéllel, mentőgyűrűvel. Ezt gyakoroltuk. Azt nem nagyon szerettem volna, ha beugranak a rendőrök a vízbe, hiszen utána is el kell látniuk a szolgálatot, illetve ennek kockázata is van. Amúgy az nem is vízirendőr, aki a hajóból nem esett be még a vízbe.

– *Mennyit változtak az emberek meglátása szerint az elmúlt 30 év alatt, akikkel intézkedni kell egy vízirendőrnek?*

– A motoros vízi sporteszközök használói attitűdjében voltak változások. Ezeket mondhatjuk gyökeres változásoknak. A rendszerváltás után volt ez, amikor előkerültek ezek a frissen gazdagodott emberek, ott azért érezhető volt egy hangulatváltás, pl. kommunikációban az ilyen típusú emberek, akiket nehéz volt kezelni. Alapvetően a vízirendőrök ott látnak el szolgálatot, és akkor, amikor és ahol az emberek a szabadidejüket, pihenésüket töltik. Ezt úgy kell mindig kezelni, hogy egy sokkal érzékenyebb közegben találkozik a rendőr az emberrel.

– *Mi jut eszébe a természetes vizek és a rekreáció összefüggésében?*

– A legnagyobb bánatom nekem az, hogy megszűntek azok a polgári szerveződések, mint pl. az úttörő mozgalomhoz köthető úttörőflotta, volt az ifjúgárdának is víziflottája, volt az iskoláknak is vízitúra szervezése, voltak hajóik. Voltak hatalmas létszámú nemzetközi vízitúrák, pl. a Sobijeski János vízitúra, Duna túra, ott több száz hajó ment végig, akiket kísértünk mi rendőrök. Ezek nagy tömegsportesemények voltak. Ma már ezek nincsenek. Budapest környékén napjainkban a vadkacsa vízisportkör túrái vannak. Ők próbálják a gyerekeket összefogni, és megszerettetni velük az evezés örömeit. Ma már nincs hajógyártás, nincsenek hajótároló helyek. Vannak még vízitúrák, de a korábbi időszakhoz képest jóval kisebb számban.

– *Milyen volt korábban a hajógyártás, készítés?*

– Volt korábban hajóépítés a Római parton, Csepelen, a Balatonnál, tehát sok hajókészítő üzem működött. A 80-as évek végéig ezek a hajóépítő üzemek nagy reneszánszukat élték, aztán kiöregedtek, eltűntek, befejezték a szakmát és nem volt megfelelő utánpótlás.

– *Milyen eszközöket használtak a vízből mentés oktatásakor?*

– Hasonlóan, mint már mondtam, a hajóval történő manőverezést, a csákyahasználatot, az uszodában pedig a bábu, amit teleengednek vízzel, annak mentését gyakorolják.

– *Voltak vízből mentő versenyek?*

– Nem voltak.

– *Nem is volt?*

– Nem, soha. Én csináltam, mint sporttiszt egy utolsót a Komjáti uszodában, talán emlékszel még a BRFK-n 2012-ben a BM Országos Úszóbajnokság.

– *Régebben voltak úszóversenyek?*

– Igen voltak. Nem tudom, mostanában vannak?

– *Igen, azóta vannak, most is van BM Országos Pontszerző Úszóbajnokság, pontosan 2012 óta. Hogyan oldják a stresszt a vízirendőrök?*

– A vízirendőrnek az a stresszoldás, amikor beül a hajóba és tud motorcsónakozni, a parancsnok benn marad az irodában, én meg kinn vagyok a vízen.

– *Milyen motivációs bázissal érkeztek a vízirendőrök ebbe a szakmába?*

– Úgy, hogy a kiválasztás és toborzás abból a körből ment, akik a Lékai János Hajózási Szakközépiskolából, a Flotillától leszerelt katonákból gyűjtöttük, illetve akinek a családjában, rokonságában, ismerősei körében hajósok voltak, rengeteg horgász, halász, egyszóval a víz közelében élőket toboroztuk. Általában a szakközépiskolákba is úgy mentünk el toborozni, én is nagyon sokfelé jártam annakidején, itt osztályfőnöki óra keretén belül meséltünk a vízirendészetről. A vízitúrázók, vízi úttörők közül nagyon sokan jöttek át vízirendőrnek. Volt egy Rikkel József nevű úttörővezető, ő fogta össze a Magyar Úttörő Szövetségen belül a flottát, aki egy csodálatos ember, pedagógus, szervező volt, nagyon sok gyereket nevelt a víz szeretetére, meg a hajózásra. Olyan emberek közül is jöttek vízirendőrnek, akiknek valamilyen becsípődésük van a hajózás iránt, vagy pl. hajó makett készítő, volt olyan, akinek a lakása ablaka a Dunára nézett és emiatt választotta ezt a szakmát.

– *Mennyi volt a pályaelhagyás aránya és annak okai?*

– Akit kényszerrel tettek oda, azok mind elhagyták a vízirendészetet. Ez a szakma megkövetel egyfajta monotóniatűrő képességet is. (A monotóniatűrő képességhez: régen, amikor Mohács alatt belépett egy nagyobb hajó Magyarország területére, azt végig kellett kísérni a teljes hazai Duna szakaszán, ekkor a régi lapátos gőzhajók a maximális sebesség 4 km/h volt, ezt a vízirendőrség végezte.) Akik önmaguk választották, a mai napig ott dolgoznak, vagy onnan mentek el nyugdíjba.

– *Tud-e mondani olyan embereket, személyeket, akik karizmatikus példaképek, akik hatnak, vagy hatottak a kollégákra, mint minta, akikre fel lehet nézni?*

– Természetesen voltak óriási tapasztalattal rendelkező hajóskapitányok, vagy olyan személyek, akik már leszálltak a hajókról, nagyon sokan voltak ilyenek.

– *A rendőrök között is vannak ilyen személyek?*

– Pl. Oszvald Ferenc rendőr alezredes, aki sajnos ma már nem él, ő egy kitűnő ember volt. Parancsnokok, vagy tisztek között nem nagyon volt olyan személy. Akkoriban, amikor én is beosztott voltam, a vízirendészet gyűjtőhelye volt a levitézlett állambizton-

sági embereknek, itt nagyon sok volt a Dunán a nemzetközi hajómozgás.

– *Milyen kockázatainak vannak a vízirendőrök számára a vízből mentésnek?*

– Ha jól megtanulta a mentést, akkor szinte semmi. Teljesen gyakorlati dolog, jó technikát igényel és csekély a kockázat. Ha valakinek ez nem megy, ne is kezdjen bele a mentésbe. Ez a régi öreg járőröknek a kisujjában volt. Ennek az az oka, hogy akkoriban, amikor ők elkezdtek hajózni, a technikai felszereltség a hajók és azok mozgatása jóval nehezebb volt, mint manapság. Azokkal az ősi technikai eszközökkel, aki egyszer megtanult menteni, az mindennel tudott, ami modernebb és jobb volt.

– *Mennyit változtak a technikai eszközök, amióta a Dunai Vízirendészet működik?*

– Jelentős változások mentek végbe ezen időszak alatt. Amikor már hozzá lehetett férni a nyugati technikához, jóval könnyebb volt a feladatok végrehajtása. Itt érdemes megemlíteni a rádiótechnikát, amely első fejlesztései a budapesti rádiótechnikai gépgyár végezte. Ők gyártották az első magyar fejlesztésű rádiókat az MRKB rádiókat, amiket később a BFRK is tovább fejlesztett. Ez pl. a tárcsás rádiótelefont, ezután voltak a fecske-, sirály rádiók. Ezek nem sokat értek egy idő után, de nyílt terepen egész jól lehetett őket használni, azért a rádióvédelem egy komoly védelem a hajózásban, hiszen segítséget tudok kérni rajta. A technika fejlődéséről annyit, hogy először Wartburg, utána Lada (1989-2000) motorok beszerelésével működtek a hajók. Ez elég hitvány technológia volt, de működött. 1992-ben tudtam elérni, hogy ezeket a hajókat selejtez- zük le, adjuk el. Azok az amerikai vízijárművek, hajók, amiket akkoriban beszereztünk, a mai napig működ- nek. Sajnos azonban ezeknek a hajóknak is kb. 10 év a kihordási, elhasználódási ideje.

– *Hogy követték a technikai fejlődést a kollégák, ki oktatta az új technika használatára őket?*

– Az a cég, akivel megkötöttük a szerződést, és aki- nek a hajóit megvásároltuk, azok oktatták a technika használatára a kollégáinkat. A technikai ismereteket begyakoroltatták, a napi karbantartások elvégzésére kioktatták a rendőröket. Ezt nem is lehetett másként,

hiszen ezek már drága 10-12 millió forintos hajók vol- tak.

– *Ön szerint milyen egy jó vízirendészeti vezető? Milyen tu- lajdonságokkal rendelkezik emberileg és szakmailag?*

– A vezetői kvalitások megléte elengedhetetlen. Minden, ami eddig felmerült.

– *Amikor az elején beszéltek, hogy azért lett vízirendőr, mert annyit szeretett volna hajózni, amennyit csak lehet, vagy amíg meg nem unja. Megunta már?*

– Amikor jött az 1985-86 tele. Ekkor mínusz 25 C fok volt az átlaghőmérséklet. Befagyott a Duna, a jég- táblák összetorlódtak, ekkor utoljára fagyott be úgy a Duna, hogy álltak a jégtáblák, akkoriban 70 kg voltam és nyitott motorcsónakokkal végeztük a feladatunkat. Ekkor volt, hogy a jég nekivitt bennünket a Szabadság híd lábának, onnan lefordultunk és vitt neki az oda ki- kötött hajóknak és bizony a halálfélelem rajtam volt. Épphogy a hajók alá nem sodort be bennünket a jég, mert időben el tudtunk onnan jönni, mivel a Dunán pontosan akkor jött a Rendező 2-es (ez jégtörő hajó) és kimentett minket. Kész csoda volt. Ekkor lett ele- gem. Nem volt hajónk, műanyag hajóval nem lehet té- len szolgálatot ellátni. Dr. Pintér Sándor akkori Orszá- gos Rendőrfőkapitány Úrral lebeszéltem, hogy a Moszkva nevű hajót a Balatonról áthozzuk a Dunára, mivel a Balatonon 3 ilyen nagy fémtestű hajó volt. A hajót áthoztuk a Dunára, amit „stílusosan” Duna név- re kereszteltünk, (a hajót dr. Valenta László avatta fel) cserébe két műanyagtestű hajót adtunk a Balatonra. Az új fémtestű hajó felújítását követően (melynek rendbe- hozatalára 40 millió forintot kaptunk főkapitány úrtól) 1995-ben már télen is tudtunk szolgálatot adni a Du- nán. Addig pedig az állami hajókkal, mint pl. a hajó útjelző berendezéseket karbantartó kitűző szolgálatok hajóival láttak el a rendőrök szolgálatot, tehát felültek reggel és este szolgálat befejeztével szálltak a hajóról. A vízirendészet munkájának alfája és omegája a hajó és az ahhoz tartozó üzemanyag. Ha ezek közül a techni- kai eszközök, feltételek közül valami nem biztosított, nem tudja ellátni feladatát. Sajnos a hajózási szakkö- zépiskola azóta bezárta kapuit, a Flotilla megszűnt, éppúgy, mint a korábbi vízitúrázó csapatok, akik az utánpótlás bázist biztosították, a kiválasztásról, tobor- zásról már nem tud döntené a vezető, így olyan ember-

anyaggal dolgozik, amelyet kap. Ebből következtethető a motivációjuk.

– *Mit csináltak, hogyan kezelték annak idején az árvízveszélyes időszakot, árvizek kapcsán?*

– Itt elsősorban a vízirendőrök mentettek, életet és vagyont, a rendfenntartási feladatokat láttuk el, nem volt senki segítség egy árvíznél. A viharkárok kapcsán is rengeteget dolgoztunk azok enyhítésén. Rajtunk kívül csak egy olyan szolgálat volt, amit úgy hívtak, hogy Ár és Belvízvédelmi Készenléti Szolgálat (ÁBKSZ). Most annyian vannak egy árvíznél, hogy nem lehet összehasonlítani. A tűzoltóságnak nem volt hajója. Azóta nemcsak a Katasztrófavédelemnek vannak hajói, hanem a Vám és Pénzügyőrségnek is lett egy csomó hajója. Ezekre a hajókra, mivel kegyetlen drága üzem, rendkívül sok pénzt el lehet számolni.

– *Ez kihez tartozott?*

– Az akkor a Vízügyi Minisztériumhoz tartozott, vagy a Közlekedési Minisztériumhoz, Közlekedés Postaügyi Minisztériumhoz vagy Környezetvédelmi Minisztériumhoz (átszervezés, átszervezés), aztán egyszer csak másodpercek alatt széthordták az egészet, oda ahol árvízveszély volt. Ott volt készletezve minden, amit árvíz esetén igénybe lehetett venni, lapátok, zsákok, a homok, stb. egy helyen volt Csepelen minden az ÁBKSZ telepén. Ez megszűnt például.

– *Mik a legnagyobb sikerei és mit élt meg kudarcként, miket érez kudarcnak?*

– A legnagyobb sikernek azt érzem, hogy amit felépítettem az jól és hatékonyan működött. Minden kihívás és probléma ellenére. Felépíthettem és vezethettem a Budapesti Rendőr-főkapitányság Dunai Vízirendészeti Rendőrkapitányságát, abban az időszakban jól működött, minden kihívás és nehézsége ellenére. Úgy érzem mindent megtettem az embereimért és a munkafeltételek optimális biztosításáért. A szakterületünk elismertségeért nyilván ez egy olyan hatalmas szervezetben, mint a BRFK nem egy húzó ágazat, de véleményem szerint fontos feladatot és magas szakmai színvonalon láttunk el. Jó volt látni a kollégák fejlődését, számos mai vízirendőr vezető kiválasztásában bábáskodhattam. Célba ért néhány jó értelemben vett „piszkálódó”, noszogató ösztönzés. Nagyon

változtak a feltételek. Én úgy éreztem, hogy megtettem mindent, amit lehetett.

Sajnálom, hogy nem tudtam túl sokáig élvezni a munkám hozadékának gyümölcsét. A kiválasztási rendszer, a korábban említett beszűkülő meritési lehetőségek (iskolák bezárása és sportmozgalmak elszorítása) és további belső tényezők (gazdasági megszorítások, logisztikai feladatok súlyozása) miatt már elvesztettem a motivációm a mindennapi „szélmalomharc” szintjén. Most kiválasztás nem olyan hatékony, mint korábban. Visszatérve a témához, sajnos kudarcként élttem meg azt, hogy rendkívül értékes embereket vesztettem el a feltételrendszer romlása és a megszorítások miatt. Ez egy komoly fájdalom volt nekem és akkor adódott egy lehetőség számomra, hogy a közigazgatásnak egy olyan magas szférájába belelehettem, mint egy minisztériumnak az üzemelése, működtetése, az egy csoda volt. Nagyon nagy élmény volt, sajnos rövid ideig tartott. Utána jött a közlekedésrendészet, na arra azt mondtam, az egy igazi kemény parancsnoki munka volt, azt rendkívül élveztem, de ez már nem ide tartozik.

– *Van e még valami, amit el szeretne mondani?*

– Nincs.

– *Köszönöm, hogy elfogadta a felkérésemet, és válaszolt kérdéseimre!*

– Én köszönöm a meghívást, és örömmel jöttem, jól esett egy kicsit újra szakmázní!

Eredmények

Az interjú összegzése után a következő eredmények fogalmazhatók meg:

- A vízirendőrség utánpótlásának bázisa jelentősen megváltozott, a társadalmi mozgalmak és iskolák beszűkülése által (Rókusfalvi, 1969).
- A pályamotiváció az optimális feltételrendszer biztosítása nélkül elképzelhetetlen (Dancs, 1989). A szakmai motiváció a rendőrök szakterületi kiválasztásakor elkerülhetetlen. Az iskolarendszeren kívüli képzések, továbbképzések szerepe ére különösen nagy hangsúlyt kell fektetni (McLellend, 1987).

- A modern eszközök alkalmazására való kép-zés és annak gyakorlata, jól funkcionáló rendszerben működik (Bábosik, 1999).
- A hajóvezetői ismeret és a gyakorlati körülményekhez való alkalmazkodás, valamint az úsztudás megléte is szempont, valamennyi vízirendőr munkája során.
- Akik nem érzik biztonságban magukat a vízen és annak közvetlen közelében, azok elhagyják ezt a rendészeti szakterületet.
- Elengedhetetlen a nagyfokú fegyelem és a jó kommunikációs készség megléte a veszélyes üzem, a víz közege miatt (Györgyiné, 2005).
- Fontos, hogy a jövőben is legyenek ezen a területen példaképek, akik mintát jelentenek a rendőrök számára (Martonné, 2003).
- A monotóniátűrés mellett nagyon fontos a változás észlelésének képessége, észrevétele.
- Megváltozott azon személyek habitusa és viselkedése, akik a szabadidő hasznos eltöltéseként, szórakozásként kerülnek a természetes vizekkel kapcsolatba, ez egy új típusú kommunikációt és toleranciát, valamint intézkedési módot igényel a rendőröktől.
- A motiváció elvesztése következményeként tekinthető a pályaelhagyás, kilépés és más területre történő áthelyezés kérése (Fejes, 2015).
- Az oktatások során az IPOO tanulási modellt alkalmazva rendkívül hatékony eszköz áll rendelkezésre a tanultak eredményesebb elsajátításához.

Összegzés

A vízirendőr képzés során szükség van új ismeretközlésre, a megértés, gyakorlás, hibajavítás, visszacsatolás, balesetvédelmi és karbantartási tudás átadása és befogadása kapcsán (Réthy, 2003). Kísértetiesen hasonlít a metodika az IPOO tanulási modelljéhez, ahol információ beáramlás (input), információfeldolgozás (process) az információ alkalmazása, s ezek szervezettsége (organizáció) révén produktumváltozás, vagyis eredmény jön létre (Mező, 2011).

Rengeteg új szakma lát napvilágot évről évre. A nagyapáink fejszéje sajnos annak ellenére, hogy a legkiválóbb acélból készült és még meg is tanítottak vele bánni, ma már nem igazán hatékony eszköz, ha a sok fát kell kivágni (Super, 1990). A változások követése, új eszközök és új technikák, új tudás megszerzésére ösztönöznek mindnyájunkat. Az új ismeretek elsajátításához is a leggyorsabb és leghatékonyabb eszközöket kell választanunk, hiszen a tudás mennyisége is változik egy-egy adott területen, egyre rövidebb időtartam alatt. Az IPOO modell hatékonysága a sokoldalú felhasználási lehetőségeiben rejlik (Mező K., 2015)

Következtetések

A jelenlegi vízirendőrségi utánpótlás nem kielégítő, így a megváltozott lehetőségek és a helyi sajátosságok, vízi sportok szerelmesei, hajózás, úszás, környezetvédelem irányába kell nyitni a rendészetnek, a megelőzés tekintetében a katasztrófavédelem és a vám és pénzügyőrség, valamint a vízügy és környezetvédelem irányába történő szorosabb együttműködés megerősítése szükséges. Ugyanakkor be kell látni, hogy nem hatékony az utánpótlás kényszerrel történő direkt irányítása erre a szegmensre (Maslow 1987).

A jogszabályok gyakorlati alkalmazására és a tapasztalt mentori rendszer fenntartására, emellett jelentős szerepe van a visszaellenőrzésnek (Daniel, 2010). Az állomány tagjainak kommunikációs készségének fejlesztésére, a gyakorlati ismeretek megszilárdítását célzó versenyek, csapatépítő tréningek alkalmazására is szükség van és ez még a szervezethez való kötődést is erősíti. (pl. vízből mentési verseny, manőverezési verseny, szakmai totók, bajnokságok).

A pályaelhagyást és kiégés okait, egyénenként kell vizsgálni. A vezetők felelőssége és érdeke, hogy nyílt kommunikációval, továbbá ösztönzéssel, megelőzni vagy csökkenteni lehessen, az értékes emberek lemorzsolódását, elvesztését (Kovács, 2006). Olyan nentorokra van szükség, aki képes arra, hogy ha a környezetben vagy a természetben, tárgyokban, eszközökben változás állt be, vegye észre és vizsgálja meg azt. Legyen képes reagálni a változásokra és szükség esetén intézkedni (Bognár és tsai, 2009).

Az interjú vizsgálatot a jövőben a balatoni és a tiszai vízirendőrség vezetőivel is el lehet végezni, így egy komplett képet lehet kapni országos viszonylatban, melyből a térségi következtetések mellett komplex eredmények alapján vonhatunk le tendenciákat.

A vizsgálat gyakorlati haszna abban áll, amit a bevezetőben már említettünk, a „lifelong learning” ma már elengedhetetlen a különféle szakterületek működése szempontjából. Az IPOO-modellre épülő képzés, kiképzés ennek a folyamatnak a megvalósulását nagyszeműen tudná támogatni.

Korlátozások

A tanulmány korlátai között szerepel, hogy csak a dunai vízirendőrségre vonatkozó adatokat tartalmaz. A realisabb kép amiatt lehetséges, hogy az interjú alanya már nincs állományban, így nyíltan beszélt a problémákról. A következő időszak célkitűzései között szerepel, hogy a Tisza és a Balaton térségének vízirendészeti vezetőivel is megismételjük az interjút. Ennek következtében globálisabb képet kaphatunk a területi sajátosságok kapcsán és össze tudjuk hasonlítani a pályaválasztás témakörével kapcsolatban ezen területen dolgozók problémáit.

Irodalom

- Bognár J., Trzaskoma-Bicsérdy G., Révész L. (2009): A kiválasztás. In Szatmári Z. (szerk.): *Sport, életmód, egészség*. Akadémiai Kiadó, Budapest. 733–741.
- Bábosik, I. (1999): *A nevelés elmélete és gyakorlata*. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest
- Dancs, I. (1989): *A pályamotivációt befolyásoló tényezők vizsgálata a szakoktatásban*. Akadémia Kiadó Bp.
- Daniel, H. P. (2010): *Motiváció 3.0*. HVG Kiadó Zrt. Budapest.
- Falus, I., Tóth, I-né, Kömyei, M., Bábosik, I., Réthy E-né, Szabolcs, É., Nahalka, I., Csapó, B., Mayer, M-né, Nádasi, M., (1996): *Bevezetés a pedagógiai kutatás módszereibe*, Keraban könyvkiadó, Budapest (179–181)
- Falus, I., Ollé, J. (2008): *Az empirikus kutatások gyakorlata, Adatfeldolgozás és statisztikai elemzés*, Nemzeti tankönyvkiadó, Budapest. 59–66.
- Fejes, J. B. (2015): *Célok és motiváció, Tanulási motiváció a célorientáció elmélet alapján*. Gondolat Kiadó, Budapest
- Györgyiné Koncz, J. (2005). *Pályaismeret, pályaintegráció*. Károli Egyetem Kiadó., Budapest.
- Kovács M. (2006): *A kiegészítés jelensége a kutatási eredmények tükrében*. Lege Artis Medicinae, 11. 981–987.
- Martonné Tamás, M. (2003): *Pályaválasztás és szelekció*. In Iskolapszichológia 12. ELTE Eötvös Kiadó Bp.
- Maslow, A. H. (1987): *Motivation and Personality*. New York: Harper and Row
- McClelland, D. (1987): *Human Motivation*. Cambridge University
- Mező, F. (2011): *Tanulás: diagnosztika és fejlesztés az IPOO-modell alapján*. K+F Stúdió Kft., Debrecen.
- Mező, K. (2015): *Kreativitás és élménypedagógia*. K+F Stúdió Kft., Debrecen.
- Rókusfalvy Pál (1969): *Pályaválasztás, pályaválasztási érettség. A pályaválasztás előkészítésének pedagógiai, pszichológiai problémái*. Tankönyvkiadó, Budapest.
- Réthy E.-né (2003): *Motiváció, tanulás, tanítás*. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest.
- Super, D. E. (1990). *A life-Space, life space approach to career development*. In D. Brown, L. Brooks & Associates (Eds.). *Career Choice and development: Applying Contemporary Theories to practice*. (2nd ed.) (97–261). San Francisco: Jossey-Bass.